

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

04-05-02

03 co (llw)

#5  
12/16-02



IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service as first class mail in an envelope addressed to: Assistant Commissioner for Patents, Washington, DC 20231 on April 1, 2002.

*Rosalie A. Centeno*  
Rosalie A. Centeno, Secretary

In the application of: Florian Fischer  
Serial Number: 10/066,282  
Filing Date: February 1, 2002  
For: TIRE BUILDING MACHINE

Assistant Commissioner for Patents  
Washington, DC 20231

**REQUEST FOR GRANT OF PRIORITY DATE**

With reference to the above-identified application, applicant herewith respectfully requests that this application be granted the priority date of February 2, 2001.

In compliance with the requirements of 35 USC § 119, applicant herewith respectfully submits a certified copy of the German Patent Application Serial Number 101 04 774.6.

Respectfully submitted,

*Robert W. Becker*

Robert W. Becker, Reg. No. 26,255,  
for the Applicants

Robert W. Becker & Associates  
707 Highway 66 East, Suite B  
Tijeras, NM 87059

Telephone: (505) 286-3511  
Telefax: (505) 286-3524

RWB/rac

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:** 101 04 774.6  
**Anmeldetag:** 02. Februar 2001  
**Anmelder/Inhaber:** A-Z Formen- und Maschinenbau GmbH,  
München/DE  
**Bezeichnung:** Belegevorrichtung  
**IPC:** B 29 D 30/30

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 07. Februar 2002  
**Deutsches Patent- und Markenamt**  
Der Präsident  
Im Auftrag

**Agurks**

Dipl.-Ing. R. SPLANEMANN  
Dipl.-Chem. Dr. B. REITZNER  
Dipl.-Ing. K. BARONETZKY  
Dr. M. WESTENDORP, M.phil. (Cantab)

Firma  
AZ Formen- und  
Maschinenbau GmbH  
  
80992 München

80469 MÜNCHEN 2. Februar 2001  
RUMFORDSTRASSE 7  
TELEFON: +49(0)89 22 62 07  
TELEFAX: +49(0)89 29 76 92

UNSERE AKTE: 1143-I-20.699

IHR ZEICHEN:

Patentanmeldung

Belegevorrichtung

Patentansprüche

1. Belegevorrichtung, mit einem Karkassenhalter, auf welchem eine Karkasse drehbar gelagert ist, und mit einer Laufstreifen-Zuführvorrichtung, mit welcher der Karkasse ein Laufstreifen zuführbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass die Laufstreifen-Zuführvorrichtung (12) eine gerade Stützbahn (20) aufweist, die sich von einer Schneidevorrichtung (22) zu dem der Karkasse (14) zugewandten Ende (28) der Laufstreifen-Zuführvorrichtung (12) erstreckt und in eine Zuführposition anhebbar ist, in welcher der Laufstreifen der Karkasse (14) tangential zuführbar ist.

2. Belegevorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass ein Gelenk (24) der Laufstreifen-Zuführvorrichtung (12)

unter der Stützbahn (20) und insbesondere im Bereich unterhalb einer Schneidevorrichtung (22) angeordnet ist.

3. Belegevorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Stützbahn (20) schwenkbar gelagert und zur Karkasse (14) hin und von der Karkasse (14) weg bewegbar ist.

4. Belegevorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass an dem karkassenseitigen Ende (28) der Stützbahn (20) ein Sensor angeordnet ist, mit welchem eine Annäherung der Stützbahn (20) an die Karkasse (14) erfassbar ist.

5. Belegevorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Stützbahn (20) sich in der Vorbereitungsposition horizontal erstreckt.

6. Belegevorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Stützbahn (20) mindestens 20 cm, bevorzugt etwa 40 cm von der Karkasse (14) entfernbar ist.

7. Belegevorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Stützbahn (20) in an sich bekannter Weise Rollen aufweist, die so eng benachbart angeordnet sind, dass der Laufstreifen zwischen ihnen nicht merklich durchhängt.

8. Belegevorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Stützbahn (20) mit einer Hebevorrichtung, insbesondere mit einem Hydraulik-Arbeitszylinder (30), in die Zuführposition anhebbar ist und insbesondere das Maß des Anhebens durch den den Karkassendurchmesser erfassenden Sensor festgelegt ist.

Die Erfindung betrifft eine Belegevorrichtung, gemäß dem Oberbegriff von Anspruch 1.

Belegevorrichtungen für die Zuführung von Laufstreifen auf Karkassen weisen üblicherweise eine Schneidevorrichtung für den Laufstreifen auf. Mit der Schneidevorrichtung wird festgelegt, welche Länge der Laufstreifen haben soll, und der Laufstreifen wird dann während der Drehung der Karkasse auf diese aufgebracht.

Man ist bestrebt, die Länge des Laufstreifens im vorhinein möglichst genau festzulegen. Zum einen ist es wichtig, dass der Laufstreifen nicht zu kurz ist, da ansonsten eine Unstetigkeitsstelle beim Stoß auf der Karkasse verbleibt. Ein Überstand muss manuell mittels eines Schneidemessers entfernt werden. Auch hier besteht regelmäßig die Gefahr, dass die Qualität des zu erzeugenden Reifens verschlechtert ist, etwa wenn der Bediener nicht präzise arbeitet.

Für die Nacharbeit braucht der Bediener Platz neben der Karkasse. Nachdem der Bindegummi-Extruder auf der der Laufstreifen-Zuführvorrichtung gegenüberliegenden Seite mit hohem Druck auf die Karkasse wirkt, ist es wünschenswert, die dort vorgesehene Lagerung nicht noch um eine Horizontalverschiebung zu ergänzen, die die Konstruktion aufwendiger machen würde.

Daher ist es vorgeschlagen worden, die Laufstreifen-Zuführvorrichtung von der Karkasse entfernbar zu lagern. Bei einer derartigen Lösung wird bislang der Laufstreifen in etwa zentral der Karkasse zugeführt, dann nach oben abgebogen und

dann in Gegenrichtung gebogen auf die Karkasse aufgelegt. Diese Lösung ist jedoch nachteilig, denn durch das Krümmen des Laufstreifens längt sich dieser, wobei die Längung sich nach einer gewissen Zeit allmählich vermindert.

Ferner ist es bereits vorgeschlagen worden, den Laufstreifen dem unteren Ende der Karkasse zuzuführen. Nachdem nur wenige Zentimeter zwischen der Karkassenunterseite und dem Laufstreifen verbleiben, ist das dortige Anlegen ergonomisch ausgesprochen ungünstig, gerade bei großen Karkassen. Ferner ist auch die Bedienung der Schneidvorrichtung praktisch nur möglich, wenn der Bediener sich bückt. Darüber hinaus muss bei dieser Lösung aber der Extruder gegenüber der Karkasse translatorisch verschiebbar gelagert sein, was zum einen die Konstruktion aufwendiger macht und zum anderen eine entsprechend reduzierte Präzision bei der Zuführung des Bindegummis bewirkt.

Zur Verbesserung der Präzision bei der Laufstreifen-Zuführung ist es in der deutschen Patentanmeldung P 100 38 471.4 der vorliegenden Anmelderin vorgeschlagen worden, den Laufstreifen zu spannen. Diese Lösung setzt jedoch eine starre Anbringung der Zuführbahn voraus.

Ferner ist es vorgeschlagen worden, die Länge des Laufstreifens über eine Längenmessvorrichtung zu messen und basierend auf Erfahrungswerten, aufgrund derer eine Tabelle für unterschiedliche Laufstreifenlängen bei unterschiedlichen Karkassendurchmessern festgelegt wird, die Schneidevorrichtung zu betätigen.

Demgegenüber liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine Belegvorrichtung gemäß dem Oberbegriff von Anspruch 1 zu schaffen, die eine verbesserte Präzision bei der Bereitstellung des Laufstreifens ermöglicht, wobei zugleich die Nachbearbeitung des Stoßes vereinfacht werden soll.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch Anspruch 1 gelöst. Vorteilhafte Weiterbildungen ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Die erfindungsgemäße Lösung bietet überraschend eine erhöhte Präzision bei der Herstellung eines auf die Karkasse aufgetragenen Laufstreifens. Erfindungsgemäß wird der Laufstreifen gerade zugeführt, im Gegensatz zu den gekrümmten Zuführungen gemäß dem Stand der Technik. Durch die bislang eingesetzte Biegung des Laufstreifens zur Zuführung wurde der Laufstreifen offenbar gelängt, und zwar auch dann, wenn er wieder gerade gerichtet oder in die Gegenrichtung entsprechend der Krümmung der Karkasse gebogen wird. Erfindungsgemäß können die Tabellen, die die Längung kompensieren sollen, entfallen. Zudem ist auch keine Berücksichtigung der Zeitdauer der Zuführung wichtig, denn die Rückstellwirkung der verwendeten Massen, die die Längung nach einer gewissen Zeit kompensierte, ist erfindungsgemäß entfallen, nachdem keine Längung während der Laufstreifenzuführung vorgesehen ist.

Erfindungsgemäß wird vielmehr die Stützbahn für den Laufstreifen in ihrer Gesamtheit unter Beibehaltung der geraden Erstreckung des Laufstreifens in eine Zuführposition verschwenkt und verfahren. Dies bedingt zum einen eine Schwenkbewegung um ein Gelenk und zum anderen eine translatorische Bewegung der Stützbahn, die je in beliebiger geeigneter Weise realisiert werden können. Bevorzugt ist es vorgesehen, ein Gelenk von der Karkasse deutlich beabstandet, also fast am entgegengesetzten Ende der Stützbahn vorzusehen. Bei dieser Lösung ist der erforderliche Schwenkwinkel gering. Die translatorische, also im wesentlichen horizontale Bewegung der Stützbahn kann auf einer geeigneten Führungsschiene vorgesehen sein. Eine derartige Führungsschiene lässt sich vergleichsweise kostengünstig realisieren, zumal die Lagerkräfte beschränkt sind und insbesondere deutlich geringer als die Extrusionskräfte, die von der Lagervorrichtung für die



Karkasse, dem Karkassenhalter, aufgenommen werden müssen.

Erfindungsgemäß besonders günstig ist es, dass eine Anpassung an unterschiedliche Karkassendurchmesser ohne weiteres vorgenommen werden kann. Die Zuführposition, also die zur Karkassenoberfläche tangentielle Position des Laufstreifens, lässt sich beliebig einstellen, und zwar entweder manuell oder über eine automatische Steuerung.

Besonders günstig ist es ferner, dass durch die horizontale Verfahrbarkeit der Stützbahn der Bereich vor der Karkasse ohne weiteres freigegeben werden kann. Hierdurch kann die Bedienungsperson in ergonomisch günstiger Weise die Stoßbearbeitung vornehmen, was der Qualität der Reifenherstellung zugute kommt.

Auch die Schneidevorrichtung ist bei der erfindungsgemäßen Lösung bevorzugt stets etwa in Arbeitshöhe wie beispielsweise dem Bereich 1 m bis 1,20 m. Hierdurch ist sichergestellt, dass die Bedienperson den Schnitt präzise durch führen kann.

Weitere Einzelheiten, Vorteile und Merkmale ergeben sich aus der nachstehenden Beschreibung eines Ausführungsbeispiels anhand der Zeichnung.

Es zeigen:

Fig. 1 eine perspektivische Darstellung eines Ausführungsbeispiels einer erfindungsgemäßen Belegevorrichtung;

Fig. 2 die Belegevorrichtung gemäß Fig. 1 in einer ersten Zuführposition; und

Fig. 3 die Belegevorrichtung gemäß Fig. 1 in einer zweiten Zuführposition.

Die in Fig. 1 dargestellte Belegevorrichtung 10 weist eine Laufstreifen-Zuführvorrichtung 12 auf, über welche ein nicht dargestellter Laufstreifen einer abgeschälten Karkasse 14 zugeführt werden kann. Die Karkasse 14 ist auf einem Karkassenhalter 16 drehbar gelagert. Vor dem Zuführen des Laufstreifens wird über einen Bindegummi-Extruder 18 die vorbereitete Karkasse mit einer Bindegummi-Schicht nach der CTC- (= Cushion-To-Casing)-Technik beschichtet.

Die Laufstreifen-Zuführvorrichtung 12 weist eine auf einer nicht ersichtlichen Führungsschiene geführte Stützbahn 20 auf. Die Stützbahn 20 ist zur Karkasse 14 hin und von dieser weg verschiebbar und weist auf ihrer Oberseite in an sich bekannter Weise nicht dargestellte Rollen auf, auf welchen der Laufstreifen reibungsarm bewegt werden kann. Ferner trägt die Stützbahn 20 eine Schneidevorrichtung 22, die in Fig. 1 schematisch dargestellt ist und mit der der Laufstreifen auf die erwünschte Länge zugeschnitten werden kann.

Die Stützbahn 20 ist zusammen mit ihrer Führungsschiene schwenkbar gelagert. Hierzu ist ein Gelenk 24 vorgesehen, das ein Verschwenken gegenüber einem Rahmen 26 der Belegevorrichtung 10 ermöglicht. Beim Verschwenken wird ein Ende 28 der Stützbahn 20, das der Karkasse 14 benachbart ist, angehoben. Hierzu dient ein Arbeitszylinder 30, der auf einen Stützschenkel 32 wirkt, der Teil der Führungsschiene ist.

Ferner weist die Stützbahn 20 einen nicht dargestellten Horizontalantrieb auf, über welchen sie gegenüber dem Stützschenkel 32 und auch gegenüber dem Gelenk 24 im wesentlichen horizontal verfahrbar ist. Damit ist sowohl die Schwenklage als auch die horizontale Lage der Stützbahn 20 nach Belieben einstellbar.

In dem in Fig. 1 dargestellten Zustand ist die Stützbahn 20 in der Vorbereitungsposition. In dieser Position kann der Lauf-

streifen vorbearbeitet werden, beispielsweise über die Schneidevorrichtung 22 auf die erwünschte Länge abgeschnitten werden.

Sobald die Vorbereitung abgeschlossen ist, lässt sich die Stützbahn 20 in eine Zuführposition verstellen. Hierzu wird über den Horizontalantrieb zunächst das Ende 28 zur Karkasse 14 hin verfahren. Am Ende 28 ist ein Sensor angebracht, der die Annäherung an die Karkassenoberfläche erfasst. Nachdem der Karkassenhalter in der in Fig. 1 dargestellten Position nicht horizontal verfahrbar ist, ergibt sich hieraus der Karkassendurchmesser. Über den Arbeitszylinder 30 wird dann die Stützbahn 20 angehoben und in die Zuführposition gebracht. Hierzu wird sowohl das Schwenken um das Gelenk 24 als auch die Horizontalverlagerung basierend auf dem Karkassendurchmesser festgelegt, so dass sich genau die erwünschte Zuführposition ergibt, in welcher sich der Laufstreifen tangential zur Karkassenoberfläche erstreckt.

Entsprechende Zuführpositionen sind aus Fig. 2 und 3 ersichtlich, wobei Fig. 2 eine Karkasse mit einem kleineren Durchmesser und Fig. 3 eine Karkasse mit einem größeren Durchmesser zeigt.

### Zusammenfassung

Eine Belegevorrichtung (10) umfasst einen Karkassenhalter, auf welchem eine Karkasse (14) drehbar gelagert ist, und eine Laufstreifen-Zuführvorrichtung, mit welcher der Karkasse ein Laufstreifen zuführbar ist. Die Laufstreifen-Zuführvorrichtung (12) weist eine gerade Stützbahn (20) auf, die sich von einer Schneidvorrichtung (22) zu dem der Karkasse zugewandten Ende der Laufstreifen-Zuführvorrichtung (12) erstreckt und in eine Zuführposition anhebbar ist, in welcher ein Laufstreifen der Karkasse (14) tangential zuführbar ist.

(Fig. 1)

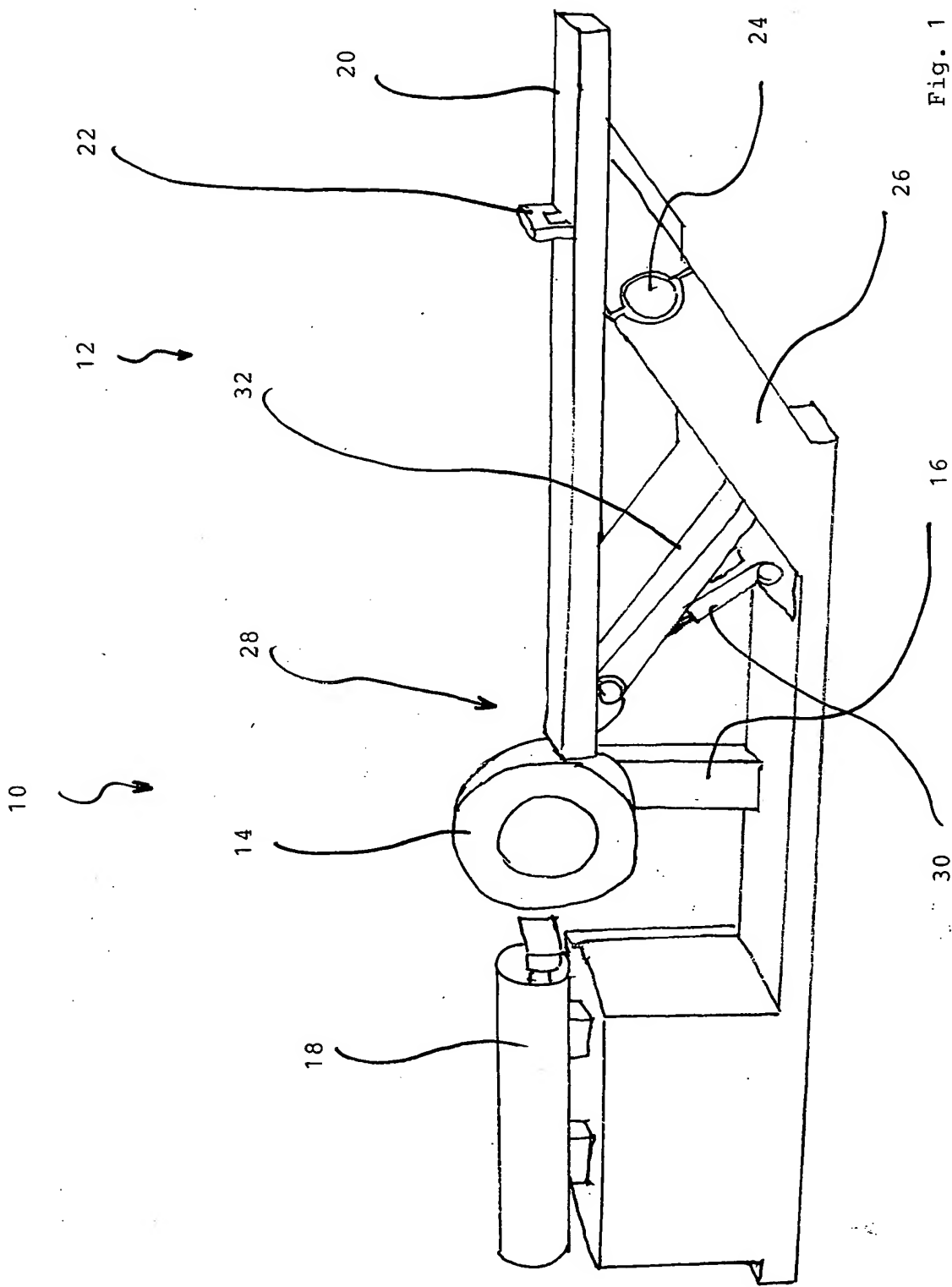


Fig. 1

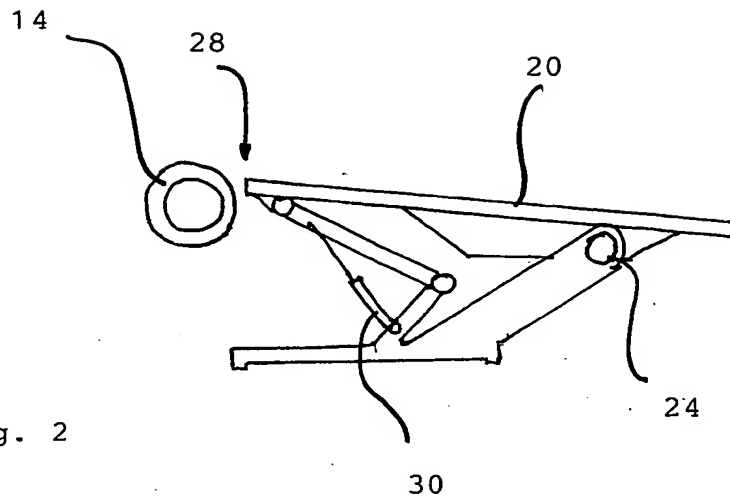


Fig. 2

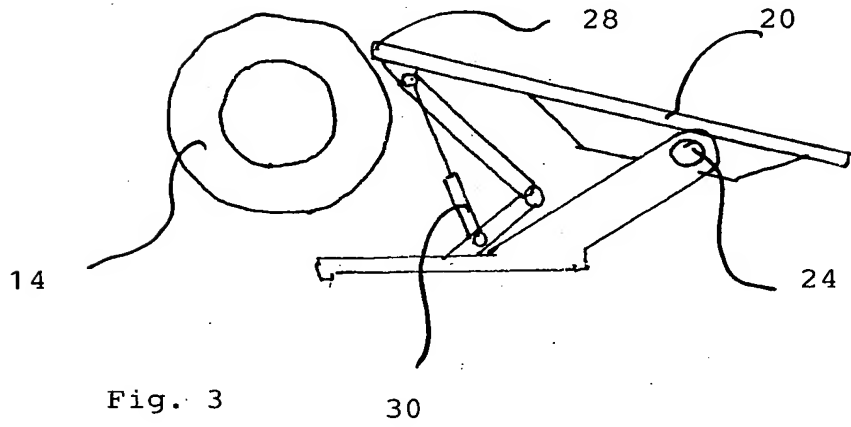


Fig. 3